

Soutěžní svahový středokřídý větroň z roku 1951

J E S E T E R W - 3 " S "

=====

Tento model netypické konstrukce navrhl a postavil Vít Venkrbec z DOSLETU "Rudý letov" již v roce 1951 pro soutěže létané na svazích. Je to již jeho třetí typ z řady svahových speciálů zkonstruovaný pro trať. V této disciplíně se jednalo o to, aby model po hodě letěl rovně proti větru co nejdále a vydržel ve vzduchu co nejdéle. Tento model udivoval spolusoutěžící zvláštním netypickým profilem křídla i výškovky. Jak píše autor je vlastní konstrukce, podobný modelu "Bambitka" od Svatoše. Model byl zalétán za silného větru a vlivem velké plochy před křídlem je velmi stabilní i v takovém počasí, drží směr. Létá při úhlu seřízení křídla $+3^{\circ}$ s dobrou podélnou stabilitou. Použitím tohoto profilu se stává model velmi rychlým. Na svahové soutěži v Brně-Medlánkách ulétl za mírně bočního větru vzdálenost 480m s úchytkou je 25m ze směru. Nákres modelu otištěn v časopisu Letecký modelář 1952/3 a celý model je stavěn z tuzemských materiálů.

Stavba modelu.

T r u p - jeho základem jsou dvě postranice z překl. 1,5x40mm s předem vyříznutými zářezy pro jazyk a v zadní části křídla doplněné dnem i víkem také z překl. 1,5mm. Tento dutý hranol pečlivě slepíme a vzadu nezapomeneme vlepit steven směrovky z lišty 3x15 včetně zářezů pro žebra symetrického profilu z překl. 1,5mm. Zároveň vlepíme náběžku 5x5 s odtokovkou 3x8, zhora přilepíme dosedací desku pro výškovku z překl. 1,5 s plouťví vespod.

Vyřízneme všechny tři díly hlavice z lípy s prostorem pro zátěž ve středním dílu, slepíme v celek a tvarujeme. Mezi postranice vlepujeme všechny přepážky gondoly pro získání předepsaného průřezu včetně hlavice. Doplníme lištami 2x5 i 3x3 a celý trup polepíme pruhy překližky 0,6mm a po důkladném zaschnutí pečlivě zabrousíme do tvaru. V místě usazení křídla na jazyk \bar{x} z překl. 5mm, nalepíme zpevňovací žebra křídla z překl. 3mm.

V ý š k o v k a - je do šípu 9° s mírným vzepětím, dvěma směrovkami s vlastním neobvyklým profilem. Celek usazen nahoře na směrovce a poután gumovými oky. Žebra jsou z překl. 1mm, náběžka 3x8, hlavní 3x3 a 2x3 nad sebou, odtokovka 3x12. Střed zpevněn spojkami z překl. 3 a rohovými výztuhami z překl. 2 a směrovky vyříznuty z překl. 1,5mm.

K ř í d l o - je také do šípu 9° s dvojitým vzepětím, dělené nasouvací na jazyk s vlastním neobvyklým profilem. Střední žebra jsou z překl. 3, všechna další z překl. 1,5 s oboustranně potaženou náběžkou z překl. 0,6mm. Náběžka z lišty 3x8 se zabroušenou ostrou hranou, hlavní 5x5 nad sebou a odtokovka 4x15 zbroušená do klínu s ostrou hranou. Spoj uší pojištěn spojkou z překl. 5 a rohovými výztuhami překl. 2. Koncové profily uší přecházejí do souměrného profilu s geometrickým křížením -3° . Koncové oblouky jsou

z korku, případně z překl. 3mm.

P o t a h - křídlo, výškovka, směrovka potažené středně silným papírem, vypnut vodou a 4x lakován Cellonem a 1x záponovým nitrolakem, pak barevně stříkán.

Zálet modelu provedeme přímo na svahu při úhlu seřízení křídla $+3^{\circ}$, výškovky $-1,5^{\circ}$, negativech na koncích uší -3° a celkové hmotnosti 710g. Dle starého nákresu z Leteckého modeláře překreslil a doplnil

Raška Zdeněk senior

Technické údaje modelu.

rozpětí	2200mm
délka	1530mm
plocha celkem	52,2dm ²
hmotnost	710g
zatížení	13,6g/dm ²
profily kř + výšk. - vlastní	

Snad nebude vadit vzpomínka na historii.

Svahové modely kluzáků i větroňů se vlastně soutěžně létaly již od 30tých let minulého století. Dětilo se do ~~dv~~ dvou kategorií - kluzáky s jednostranným potahem a větroňe s oboustranným potahem křídla. Létalo se buď na vzdálenost což byly těžší modely s velkou směrovkou a rychlým profilem /viz Jeseter a pod./, nebo na čas kde měly modely zatížení kolem 12g/dm², často šípové křídlo s nosnými profily /Raf 32, Eifel, NACA, Grant či Göttingent/.

V časopisu Letectví 1939 se psalo o podpoře v modelářské činnosti a modelářský referent Národního aeroklubu vyhlásil závod bezmotorových větroňů podle podmínek FAI. Na letišti Odolená voda se 4. června 1939 sešlo 18 závodníků s 33 modely, kde bylo vidět některé velmi dobře řešené a dílenský zpracované modely s rozpětím od 80 až do 320cm.

I když vál nepříznivý ostrý vítr, dosažené výsledky pořadatele uspokojily. Absolutním vítězem závodu na čas se stal žák měšťanské školy Antonín Hašler z kroužku Praha 1 s modelem "Ostříž" časem 115vteřin. Druhé místo Frant. Boháček z Libně časem 100vteřin a třetí Antonín Kafka z Odolená voda 91 vteřin. Pořadatel věnoval vítězi cennou kovovou sošku s věnováním. Radost z ceny i vítězství s blahopřáním osobností leteckého života zářila malému chlapci z očí s němým odhodláním, že vytrvá.

Bohužel přišla doba temna pro letce i modeláře - II. světová. Přestaly se organizovat modelářské akce, piloti nemohli létat tak se dali na modelářinu, ale každý si lepil a vymýšlel své modely sám. Jen ti skalní, odvážní se scházeli na svazích v okolí a těšili se ze svých letů modelů.

V době okupace, kdy veškerá národní letecká činnost byla zastavena, zanikla také většina modelářských odborů a klubů. Ojedinělí modeláři neměli možnost vzájemného porovnání výsledků své práce. Proto modeláři SK

Aero použili organizačních možností závodní učňovské školy a uspořádali čtyři ročníky závodů, z nichž tři za dobu okupace byly jediným pojátkem české letecké mládeže i letecké veřejnosti, manifestacemi našeho letectví, třeba se zastříženými křídly.

První ročník proběhl v roce 1942, který byl méně než polooficiální a mimoprávní soutěžící se o nich dověděli jen ústním podáním. Závodilo se tehdy ve třech skupinách: bezmotorové kluzáky, bezmotorové větroně a modely s benzinovými motorky. Čtyři neděle v říjnu a listopadu po sobě jdoucí se závodilo na pastvinách Čihadla u Kyjí. Hodnotil se čas letu, konstrukce a provedení. Po technické stránce modely navazovaly na běžné provedení předválečných let. Ve skupině motoráků zvítězil Miloš Pahr z Prahy, nejlepším časem závodu 5min.55vt., větroně Antonín Kafka z Odolené Vody 2min.22vt. z ruky a kluzáky P. Uchytíl z Aera 40vt. Hlavním výsledkem však bylo navázání styků mezi modeláři a vědomí, že se přece jen někde něco dělá.

Druhý ročník 1943 byl rozdělen do dvou dnů, první den větroně, druhý motoráci. Málo obsazená skupina kluzáků byla vypuštěna a nově zřízená se samozápalnými motorky. Pro nevhodnost terénu byl u větroňů vypuštěn start z ruky a nahrašen startem na šňůře. Ve větroních zvítězil B. Biskup z Prahy časem 24min, 10vt. což je dosud nejlepší čas závodů. Ve skupině motoráků Miro Musil z Prahy časem 11min.25vt. nebyl dosud překonán. Pozornost budily modely "Antares" mladého Matějčka. V tomto ročníku poprvé vystoupilo družstvo IPRO, které svou kolektivní přípravou se stalo příkladem.

Třetí ročník 1944 přes krajně nepříznivé okolnosti /totální nasazení/ byl návštěven účastníky z celé Moravy i Slezska. Proposice byly rozšířeny o soutěž družstev, která se však neosvědčila. Ve větroních zvítězil Matějček 19min.10vt., motorové Alois Korda ze Žiškova 11min.19vt. a samozápalné mot. Frant. Krupník z Brušperka 11min.37vt. Hlavním přínosem byly hlavně samozápalné motorky, jejichž předností byla menší váha i rozměr.

Čtvrtý ročník konaný v září 1945, byl jako první závod po válce radostnou manifestací našich osvobozených křídel pod vlajícími spojeneckými prapory. Jaky rozdíl proti závodům v roce 1942. Vítězem větroňů se stal Jarosl. Červený z IPRA, časem 4min.6vt. Po technické stránce nebylo ukázáno nic nového a tak cenu za nejvyspělejší konstrukci získal Mohles z Josefova, jeho model vynikal krásným provedením při rozpětí 3250mm a vtipně řešenými detaily. Nejvyspělejší konstrukci v motoracích udělenu J. Brožovi za řízený sklopný podvozek. Vítězem motoráků se stal Miloš Pahr z Prahy 10min.15vt. a vítězem samozápalných motoráků Jaroslav Brož 6min.31vt. Nejradostnějším byla velká účast mladých což pořadatele přivedlo k zavedení kategorie juniorů, aby mohli měřit zdatnost mezi sebou, nžastiňování starými borci.

Z časopisu Letectví 1945 převzal Raška Z. senior